



# **Projet RATP en gare RER de Saint-Rémy-lès-Chevreuse**

-----

**Rencontre STIF du 1<sup>er</sup> décembre 2016**

**avec**

**la Mairie de Saint-Rémy-lès-Chevreuse**

**et le Collectif Pôle Gare Saint-Rémy**

# Sommaire

---

- L'exploitation de la ligne vue par les usagers
  - Les points noirs de la ligne RER B Sud (SD)
  - Les attentes des usagers du tronçon terminus
  - Impacts du Grand Paris non intégrés
- Piste à explorer
- Le contexte de Saint-Rémy-lès-Chevreuse
  - Le cadre du Parc Naturel Régional
  - Les constats des riverains
- Bilan
  - L'avis du Collectif Pôle Gare Saint Rémy
  - Les demandes

# Les points noirs de la ligne RER B Sud (SD)

- **Ligne saturée**, problème de charge notamment sur les missions Saint-Rémy
  - Dans les trains venant de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, le matin aux heures de pointe, toutes les places assises sont occupées à partir de la gare de Massy-Palaiseau, (et non plus les Baconnets), voire Palaiseau quand la mission au départ d'Orsay est annulée. Ce point était déjà identifié dans le schéma directeur (cf SD Ch2 §1.2 p46).
- **Site de Massy-Palaiseau à optimiser**
  - L'organisation actuelle des communications entre le faisceau de garage et le reste du site de Massy-Palaiseau (atelier, machine à laver et quais) limite fortement les mouvements sur le site et est donc à revoir (cf SD Chap 3 §2.2.2 p77)
  - Création de positions de garage pour traiter la saturation et renforcer l'efficacité économique + plan d'aménagement global avec réaffectation foncière à définir selon les besoins RATP / RFF /SNCF en prenant en compte la future interconnexion avec la ligne 18 (cf SD Chap 3 §5.4.1 p129)
- **Le Tunnel de Châtelet**
  - A l'heure de pointe, l'offre théorique de 20 trains de la ligne B par heure, alternés avec 12 trains de la ligne D n'est pas réalisée. En réalité, la moyenne est inférieure à 18 trains pour le B, ce qui conduit à une dégradation des conditions de transport (charge, temps de trajet allongés...) - (cf SD Chapitre 3 § 3.1 p86).
- **Très nombreuses perturbations**

# Attentes des Usagers du tronçon terminus

- **Ponctualité et régularité** (respect des grilles horaires). Pas de besoin en revanche de dessertes supplémentaires entre Saint-Rémy et Palaiseau (4,5% de la fréquentation de la ligne)
- **Temps d'accès à Paris limité** => Maintien des semi-directs Saint-Rémy / Paris (Rappel de l'objectif initial du RER B : 48 minutes entre Saint-Rémy / Châtelet-les-Halles)
- **Confort** (places assises sur les longs parcours pour éviter les malaises) => Revoir la norme sur le délai acceptable de voyage en position debout (le passer de 30 à moins de 10 minutes)
- **Meilleure gestion des quais** d'embarquement à Saint-Rémy avec le souci d'une accessibilité courte (Quai 2 à privilégier, création d'un accès côté RD 938)
- **Meilleure information aux voyageurs**
- **Aménagement du pôle gare** (dépose minute, garage à vélos sécurisés, places de parking supplémentaires, ...) => Etude en cours

## **Le projet présenté contient plus d'inconvénients que d'avantages :**

- Pas d'amélioration du service : départ des trains à vide en amont de la gare.
- Fragilisation de l'exploitation du tronçon central Bourg-la-Reine / Paris, par un stockage éloigné d'un plus grand nombre de trains (Saint-Rémy se trouvant à 20' de Massy et à 30' de Bourg-la-Reine). Ce principe est contraire aux préconisations du schéma directeur RER B Sud.

# Impacts du Grand Paris non intégrés

- Les liens prévus de cette ligne déjà saturée avec le Grand Paris sont multiples :
  - Interconnexion avec la ligne 15 sud à Arcueil-Cachan (estimation : 95 000 voyageurs / jour)
  - Interconnexion avec le tramway T10 à Croix de Berny
  - Interconnexions à Massy avec la ligne 18 (estimation : 100 000 voyageurs/jour) et le tram-train Versailles / Evry
- La gare de Massy va devenir un Hub aussi important qu'Auber avec toutes les interconnexions RER B / RER C / TGV / Tram-train / Ligne 18 / TCSP / Bus

⇒ Il y a urgence à prévoir les améliorations suivantes :

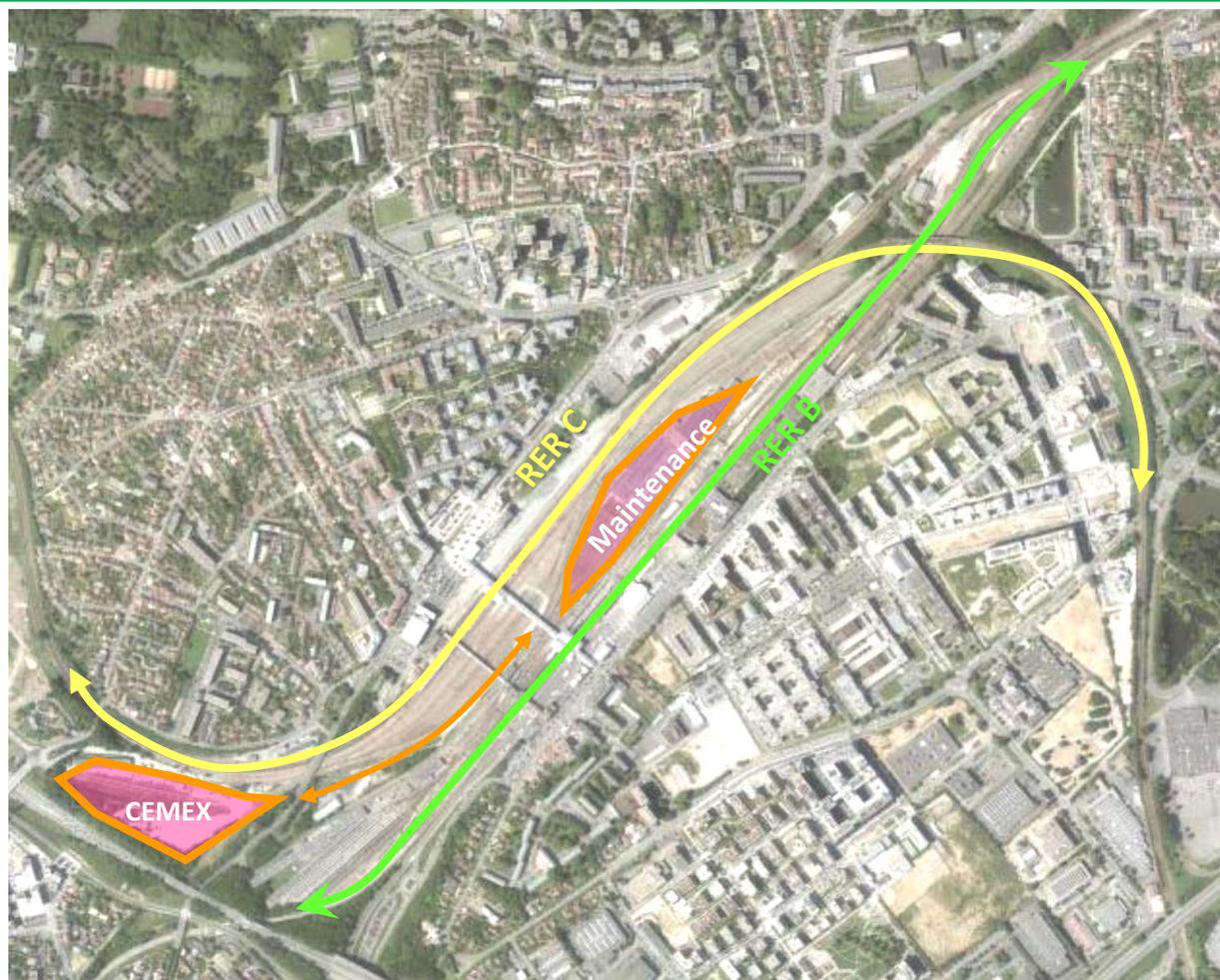
- Ajouts de trains de réserve à proximité de la zone dense « Bourg-la-Reine / Paris » (zone de convergence des deux branches sud), les risques de perturbations augmentant mécaniquement avec les futures interconnexions et affluences supplémentaires
  - Faciliter les dégarages pour renvois de trains vers Orsay
  - Adapter les ateliers de maintenance au futur matériel roulant
  - Prévoir des accès pompiers et autres secours
- Interconnexion au Guichet avec le projet de liaison plateau / vallée par câble  
=> Impacts en termes de service à développer sur le tronçon Massy / Orsay ?

# Piste à explorer sur le site de MASSY

- Déplacement sur la réserve foncière 'RER-B' occupée par la CEMEX du centre de maintenance adapté au nouveau matériel
- Remplacement de la zone de maintenance actuelle par une zone de voies de garage (> 12 voies supplémentaires)

## Avantages:

- Flux facilité pour le renvoi des trains vers le SUD
- Possibilités supplémentaires de renvois rapides vers le NORD
- Proximité de la maintenance
- Lieu de prise de poste central



- Proximité du tronçon central facilitant la gestion des situations perturbées

# Le contexte de Saint-Rémy-lès-Chevreuse

- **Le Parc Naturel Régional**
  - La gare RER de Saint-Rémy-lès-Chevreuse se situe :
    - sur le site inscrit de la Vallée de Chevreuse (protection du paysage)
    - à proximité du site classé de la Vallée de Chevreuse
    - entre deux monuments historiques (Château de Coubertin / Château de Vaughien)
    - à proximité de deux Zones naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique
    - sur une zone de ruissellement
  - **Installer 6 voies en plus des 9 existantes dans un PNR, soit une extension de 66% de la gare, est en contradiction avec l'objet du site de protection du paysage.**
  - La RATP doit donc suivre les procédures adaptées et soumettre le projet d'aménagement à l'avis des différentes autorités compétentes (cf SD Ch3 §5.3.2 p128)
- **Les constats des riverains**
  - Dégradation sonore et vibratoire au fil du temps rendant la situation actuelle inacceptable
    - crissements, martèlements des essieux, maintien sous tension y compris une bonne partie de la nuit, vibrations dues aux accélérations, arasement des talus, arbres, augmentation des manœuvres en gare , longueur des trains doublée
  - La RATP doit intégrer dans son projet:
    - la nécessité de ramener le niveau sonore et vibratoire global à un niveau inférieur à celui existant.
    - la dépréciation immobilière
  - **Cet état des lieux est-il reflété dans l'Etat Zéro réalisé par SYSTRA 'Etude d'impact' ?**

# Avis du Collectif

---

- Le projet ne respecte pas l'objet du PNR
- Le projet ne traite pas la situation actuelle inacceptable pour les riverains
- Le projet ne répond pas aux besoins des usagers
- Le projet ne semble pas pertinent vis-à-vis de l'exploitation du tronçon central et de la petite couronne
- Le projet est engagé avec une vision court terme, sans cohérence d'ensemble pour l'exploitation de la ligne ni prise en compte des impacts du Grand Paris
- Le projet a été lancé sans avoir réalisé l'ensemble des études préconisées dans le schéma directeur, notamment à Massy.

# Demandes

---

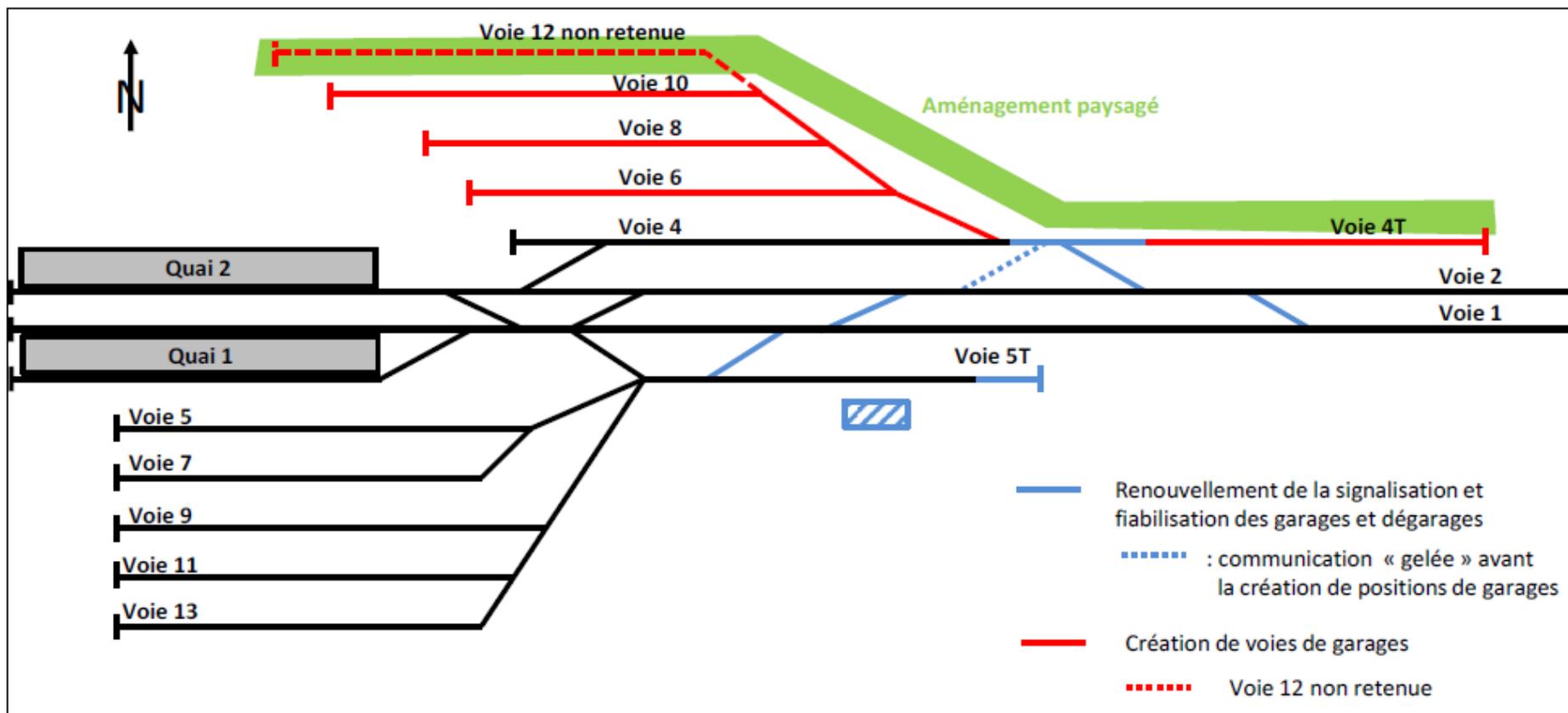
- Améliorer l'existant sur les nuisances sonores & vibratoires :
  - Equiper tous les aiguillages de matériel anti-vibratile (martèlements)
  - Talus & haie végétale de chaque côté des voies (notamment côté Nord)
  - Diminution de la vitesse des trains à l'entrée et sortie en gare
- Lancer l'étude de faisabilité sur l'adaptation du site de Massy en tenant compte des nouveaux besoins (futur matériel roulant, impacts Grand-Paris)
  - Transfert des ateliers du maintenance sur la réserve foncière 'RER-B' occupée par la CEMEX
  - Création de voies de garages supplémentaires sur la zone de maintenance actuelle
- **Dans l'attente, gel de la phase 2 sur Saint-Rémy**
  - Pour révision du projet au strict nécessaire, dans le respect des contraintes environnementales et en cohérence avec les conclusions des études suivantes :  
Pôle gare Saint-Rémy, Nouvelle offre de transport, Adaptation du site de Massy, Impact du Grand Paris
- Confirmation officielle de l'abandon définitif de la phase 3 et de la voie 12
- Accès au dossier RATP adressé au STIF
- Accès à l'étude d'impact déposée par la RATP le 4/10/16 auprès du CGEDD

# Annexes

---

- Projet RATP sur Saint-Rémy-lès-Chevreuse
- Fréquentation par gare
- Site de Massy
- Extraits du SD RER B
- Sites de garages de la ligne

# Projet RATP sur Saint-Rémy-lès-Chevreuse



Extrait présentation RATP en Réunion Publique du 13-09-2016

# Fréquentation par gare

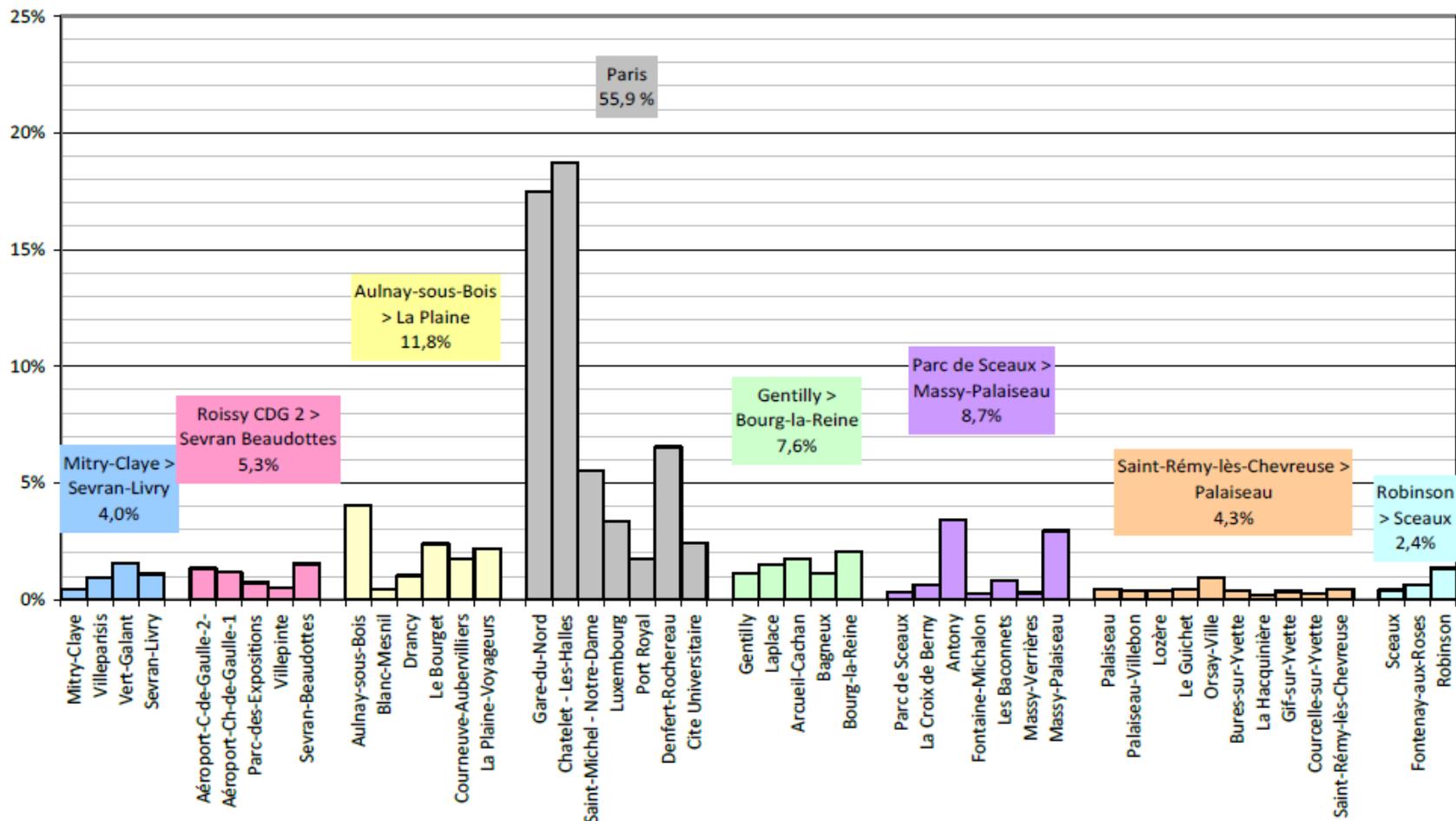


Figure 1 : Répartition des montants par jour dans les gares du RER B

(SD Ch1 §3.1 p14)

# Site de Massy

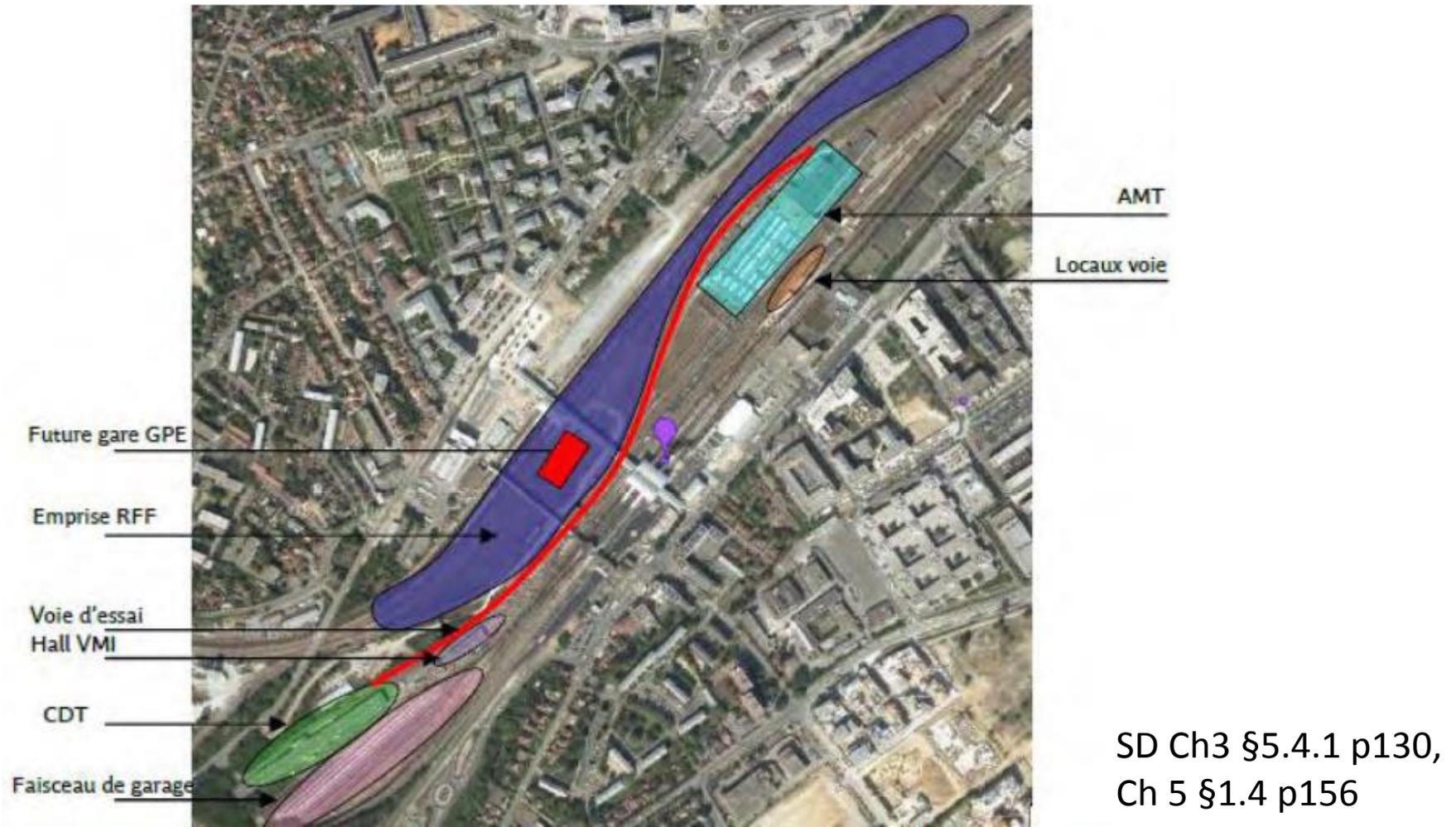
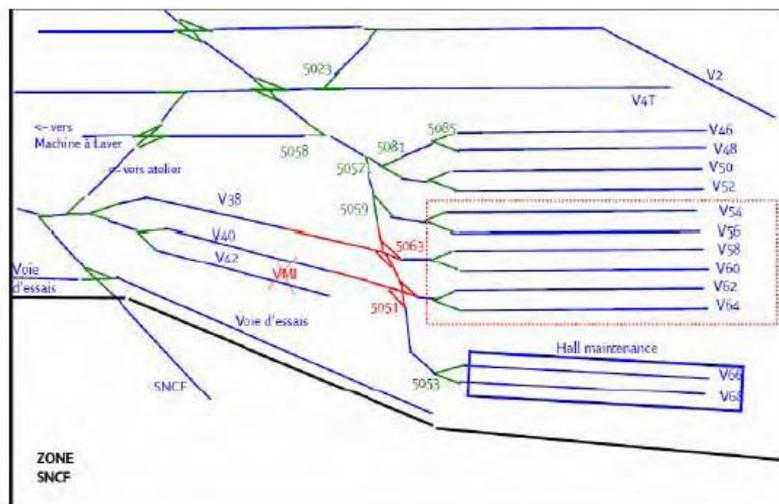


Figure 77 : Implantation des différentes fonctions projetées sur le site de Massy-Palaiseau

# Extraits du SD RERB Sud



SD Ch3 §2.2.2 p78

Figure 38: Modification des installations de Massy-Palaiseau pour séparer les flux garage / maintenance

- [...] Néanmoins, compte tenu de l'extrême saturation du site en appareils de voie, les études doivent se poursuivre pour aboutir à des solutions et en préciser les impacts. Ces modifications auront toutefois des impacts forts sur certains équipements du site comme un **hall d'entretien des véhicules ferroviaires de maintenance dont la relocalisation est à prévoir.**
- **La faisabilité des aménagements présentés ci-avant reste à préciser dans le cadre d'une phase d'étude ultérieure.** Les premières études pourraient être lancées dès 2013 en coordination avec RFF et la Société du Grand Paris afin de trouver une solution d'ensemble intégrant les contraintes spatiales et calendaires des différents projets prévus sur ce secteur. Une première estimation chiffre les investissements à 40 M€. Une mise en service pourrait être envisagée en 2019 - 2020.

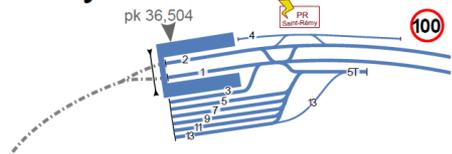
# Extraits du SD RERB Sud

---

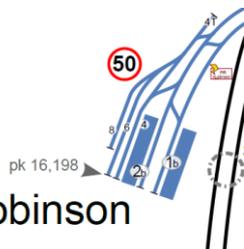
- **1.4. Adaptation des installations de maintenance sur le site de Massy-Palaiseau**
- Massy-Palaiseau est un site suffisamment stratégique pour le RER B pour qu'au sein des projets qui se font jour sur l'emprise RFF, les besoins liés à sa modernisation soient analysés, pour être intégrés, dans la définition d'un projet global offrant la perspective d'une occupation d'espace optimisée.
- **Pour la mise en service des premières rames du futur matériel roulant, l'atelier de maintenance de Massy-Palaiseau devra être adapté.**
- **L'aménagement du site de maintenance de Massy-Palaiseau sera regardé de manière concomitante avec l'évolution des positions de garage sur le site (cf. SD Chapitre 3. 5.4.1 p128).**

# Sites de garages des trains

**B4** Saint-Rémy-lès-Chevreuse 



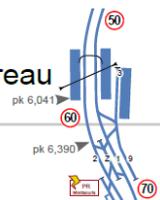
**B2** Robinson



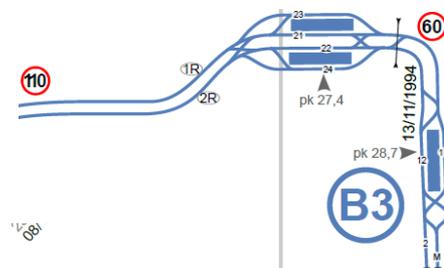
Arcueil - Cachan



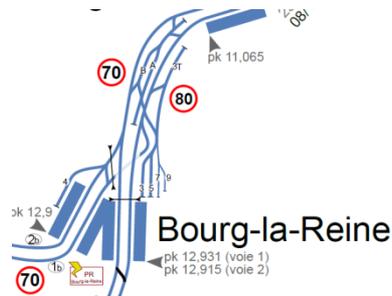
Denfert-Rochereau



Aéroport Charles de Gaulle 1



Aéroport Charles de Gaulle 2 - TGV



Massy - Palaiseau

